Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7792**
18. Wahlperiode 01.03.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ bei Hamburg

Am Abend des 3. Februar 2016 lief, vermutlich aufgrund eines Elektronik-Fehlers an der Rudersteuerung, das Groß-Containerschiff „CSCL Indian Ocean“ auf Grund. Nach eigenen Pressemitteilungen hat das Havariekommando (HK) als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer die Gesamt-Einsatzleitung bis zum 9. Februar 2016 übernommen. Nach HK-Pressemitteilung Nr. 1 vom 4. Februar 2016 hätte zwei Mal vergeblich das „zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg versucht, das Containerschiff zurück in das Fahrwasser zu schleppen“.

Aus den Pressemitteilungen ist nicht eindeutig erkennbar, unter welchen Bedingungen dieses Festkommen geschah oder wer sich für die Konzipierung, Planung, Vorbereitung, Bereitstellung der eingesetzten Schiffe und Durchführung der Freischleppversuche verantwortlich zeichnete. Auch ist daraus nicht erkennbar, ob die Bundesregierung durch fehlende Auflagen für das Befahren der Bundeswasserstraße Elbe durch ein, nach Verlust eines Ankers (vgl. Täglicher Hafenbericht vom 9. Februar 2016) nicht vollständig ausgerüstetes außergewöhnlich großes Fahrzeug (AGF) das Festkommen mit verschuldet hätte.

Bei dem Schiff handelt es sich um eines der aktuell größten Containerschiffe.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ auf der Elbe Nähe Hamburg in Anbetracht zunehmender Navigationsrisiken mit größeren Schiffen?

   b) Welche Risikoabschätzungen hat die Bundesregierung im Rahmen der geplanten Elbvertiefung, insbesondere im Zusammenhang mit Schiffen einer vergleichbaren Größenordnung der „CSCL Indian Ocean“, bisher vorgenommen, und zu welchen Erkenntnissen kam sie dabei?

   c) Welche möglichen Szenarien hat sie in diesem Zusammenhang betrachtet?

   d) Welche Bandbreite an Folgen für Wirtschaft, Verkehr und die Umwelt hat sie dabei jeweils festgestellt?

2. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zukünftig sicherstellen, das Risiko vergleichbarer oder schwerwiegenderer Havarien zu minimieren und im Schadensfalle entsprechende Maßnahmen zur Schadensreduzierung einzuleiten?

3. Zu welchem Zeitpunkt lief nach Kenntnis der Bundesregierung das Containerschiff „CSCL Indian Ocean“ mit welcher Geschwindigkeit an welchem Ort bei welchem Wasserstand auf Grund?

4. In welchem Zeitraum befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung das festgekommene Containerschiff „CSCL Indian Ocean“ innerhalb der Bundeswasserstraße „Elbe“ (bitte jeweilige Uhrzeiten angeben)?

5. Welche Hochwasserstände (Zeitpunkt, Höhe, Höhe über mittlerem Hochwasser) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Pegel Stadersand in dem Zeitraum gemessen, in dem die „CSCL Indian Ocean“ auf Grund festgekommen war?

6. a) Wie viele Container mit welchem Durchschnittsgewicht, wie viele Leercontainer, welches Volumen an Ballastwasser und welcher Brennstoffbestand (Art, Volumen, Gewicht) befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zeitpunkt des Auflaufens an Bord der „CSCL Indian Ocean“?

   b) Wie viele Container mit welchem Durchschnittsgewicht und wie viele Leercontainer befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zeitpunkt des Auflaufens an Deck der „CSCL Indian Ocean“?

   c) Wie viele dieser Container mit welchem Durchschnittsgewicht waren nach Kenntnis der Bundesregierung für den Hamburger Hafen bestimmt?

7. a) Welche Auflagen (Mindest-Kielfreiheit, Höchst-Windgeschwindigkeit, Lotsenannahme, Schlepperannahme, Mindest- und Höchstgeschwindigkeit, Überhol- oder Begegnungsverbote – unter Benennung der Streckenabschnitte für diese Verbote – oder andere) werden nach Kenntnis der Bundesregierung üblicherweise AGF mit den Abmaßen der „CSCL Indian Ocean“ beim Befahren der Elbe zum Anlaufen des Hamburger Hafens erteilt?

   b) Welche dieser Auflagen werden nach Kenntnis der Bundesregierung üblicherweise AGF mit den Abmaßen der „CSCL Indian Ocean“ beim Befahren der Elbe zum Anlaufen des Hamburger Hafens erteilt, wenn ihre Ankereinrichtungen aufgrund des Verlustes eines Ankers nur eingeschränkt zur Verfügung stehen?

   c) Welche dieser Auflagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung der „CSCL Indian Ocean“ von wem zum Befahren und Anlaufen des Hamburger Hafens erteilt?

8. Wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung die „CSCL Indian Ocean“ wo aus welchem Grund einen Anker verloren, und zu welchem Zeitpunkt hat welche nationale Behörde davon Kenntnis erhalten?

9. Welche Verkehrssicherungsmaßnahmen, wie z. B. Sperren des Fahrwassers, Legen von Warntonnen, Warnhinweise über Revierfunk, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung wann wie lange durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder andere Behörden im Zusammenhang mit dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ durchgeführt?

10. a) In welchem Zeitraum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei welchem Wasserstand mit welchen von wem beauftragten Schleppern unter wessen verantwortlicher Leitung ein erster Freischleppversuch durchgeführt?

b) In welchem Zeitraum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei welchem Wasserstand mit welchen von wem beauftragten Schleppern unter wessen verantwortlicher Leitung nach welchen Vorbereitungen (Abgabe von Ballastwasser – Volumenangabe –, Lotung der Wassertiefen um den Festkommer oder andere Maßnahmen) ein zweiter Freischleppversuch durchgeführt?

11. Wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung das HK die Gesamt-Einsatzleitung des staatlichen Unfallmanagements aus welchem Grund auf welcher Rechtsgrundlage übernommen?

12. Handelte es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ um eine „Komplexe Schadenslage“ nach der Havariekommando-Vereinbarung?

Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

13. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund auf welcher Rechtsgrundlage mit welchen Beteiligten im Havariestab der erste „Schleppversuch des Havariekommandos“ (HK-Pressemitteilung Nr. 5 vom 8. Februar 2016) vorbereitet?

14. a) Welche staatlichen Luft- oder Wasserfahrzeuge waren nach Kenntnis der Bundesregierung mit welcher Aufgabe auf wessen Anordnung im Zusammenhang mit der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ im Einsatz?

b) Welche Überwachungsflüge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Zeitraum zu welchem Zeitpunkt mit welchem Luftfahrzeug aus welchem Grund von welchem Start- und Zielort mit welcher Flugzeit mit welchem Ergebnis durchgeführt?

c) In welchen Zeiträumen war nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund durch wen der Luftraum in welchem Umkreis über der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ gesperrt?

15. a) Über welche Brennstoff-Vorratstanks (Anzahl, Brennstoffart, Volumen) verfügt nach Kenntnis der Bundesregierung die „CSCL Indian Ocean“, und welche dieser Tanks sind durch eine Doppelhülle mit welchen Abmaßen (Höhe bei Bodentanks, Breite bei Seitentanks) gegen Auslaufen bei Beschädigung der Außenhaut geschützt?

b) Welche Gefahr einer Gewässerverunreinigung bestand nach Kenntnis der Bundesregierung wann für welchen Zeitraum aus welchem Grund durch das Austreten welchen Schadstoffs aus der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“?

c) Durch wen wurde in Abstimmung mit wem nach Kenntnis der Bundesregierung das Abpumpen des Brennstoffs der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ veranlasst und beauftragt?

d) Wie viel Brennstoff (Art, Volumen, Gewicht) wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Zeitraum mit welcher Pumprate (m^3/h) von der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ abgepumpt?

16. Welche Tiefgangsveränderung wird nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Leichterung der „CSCL Indian Ocean“ um 1 000 Tonnen bei dem während des Festkommens vorhandenen Ladetiefgang verursacht?

17. a) Durch wen wurde, beauftragt wann durch wen, nach Kenntnis der Bundesregierung auf welcher Rechtsgrundlage (Bergungs-, Wrackräumungs- oder anderer Vertrag) das Freischleppen der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ verantwortlich konzipiert, geplant, vorbereitet und durchgeführt?

    b) Durch wen wurde wo unter Beteiligung welcher Unternehmen, Behörden und anderer Beteiligter nach Kenntnis der Bundesregierung wann auf welcher Pressekonferenz der Plan zum Freischleppen der „CSCL Indian Ocean“ der Öffentlichkeit vorgestellt und erläutert?

18. Welche Schlepper mit welcher Schleppleistung waren nach Kenntnis der Bundesregierung in wessen Auftrag mit welchem Auftrag (Schleppen, Drücken oder andere) beim Freischleppen der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ im Einsatz?

19. Welche über eine Bereitstellung von Tide- und Wetterdaten sowie die Prüfung der vorgelegten Freischleppplanungen hinausgehende Aufgabe hatte nach Kenntnis der Bundesregierung das Havariekommando, als es „gemeinsam mit den Bergungsreedereien KOTUG Offshore B.V. und Smit Salvage B.V. […] ein Bergungskonzept erarbeitet“ hat?

20. Welche Bagger mit welcher Baggerleistung waren nach Kenntnis der Bundesregierung in wessen Auftrag mit welchem Auftrag und welchem Baggerergebnis bei der Vorbereitung des Freischleppens der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ im Einsatz?

21. Welche Aufgabe hatte der On Scene Coordinator (OSC) des Havariekommandos während der Vorbereitung und der Durchführung des Freischleppens der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“?

Berlin, den 1. März 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333